

日本の道路と自動車の現在

—兵庫県の道路走行および自動車とミニカーの遠近望—

山路正志

キーワード：道路，兵庫県の国道，神出バイパス，西脇バイパス，HONDA，

ミニカー

1. はじめに

私たちは毎日道路を利用している。私が普段通学に利用している道路は特に危険な箇所はない。しかし，車で各地に旅行すると，毎日通るには苦痛になるような整備状態の道路がある。同じ道路でも，どうしてこのような違いが生じるのだろうか。実際の道路の構造，道路に関する法律や制度について調べる。法律や制度が，日本と兵庫県とでどのように異なっているか，また，共通している点はどこかを調べる。その過程で，道路の横断面と縦断面を比較しながら考える。

このように道路が整備されている大きな理由は社会における自動車の普及である。自動車産業はどのように誕生し，発展したのか。現代の日本社会を支える自動車産業について考える。また，より自動車産業の発展を知るために，HONDA をピックアップして考える。私の家族全員が HONDA 車のファンであり，様々な HONDA 車に乗ってきた。買い換える度に新たな性能が加わり，進化を繰り返していたので，この論文をきっかけに進化の過程を調査する。

道路と自動車の実用面だけでなく，趣味の側面についてもまとめておきたい。私が実際に走行した道路マップを作成する。道路に関しては，実際に現地に赴く。国道ごとに現在の形状に至るまでに様々な物語があるので，その証を写真に収めて，まとめる。

また，私は昔からミニカー集めることが趣味だったので，ミニカーから見える世界を展望する。ミニカーは私が幼少期から集めたものなので，これも写真に収め，ミニカーのアルバムを作成する。

2. 兵庫県の国道

2017（平成 29）年現在，兵庫県国道事務所が事業を展開している国道は，国道 28 号線（洲本バイパス），国道 175 号線（西脇北バイパス・神出バイパス），国道 176 号線（名塩バイパス）の 3 つである。今回は，私たち兵庫教育大学生が普段からよく利用している国道 175 号線について述べる。まず，西脇北バイパスは，西脇市下戸田から西脇市黒田庄町大伏までの全長約 5.2km にわたる事業である。1997（平成 9）年に事業化し，2000（平成 12）年から用地着手，2008（平成 20）年に工事着手した。この構造規格は第 3 種第 1 級で，設計速度は 80km/h である。西脇北バイパスは，東播磨波連路道路の一部を形成し，国道 175 号線の東播磨内陸部と丹波地域間及び西脇市などから中国縦貫自動車道滝野社 IC へのアクセス向上，西脇市内の国道 175 号線の交通混雑の緩和，交通安全の確保などを目的とした道路である（図 1）。

次に神出バイパスでは，神戸市西区神出町小東野から同市区平野町常本までの全長約 5.7km にわたる事業である。1986（昭和 61）年に事業の計画が立てられ，1993（平成 5）

年から用地着手した。この構造規格も同様に第3種第1級で、設計速度は80km/hである。2015（平成27）年までに神出町小東野から同町田井までは完成している。2017（平成29）年現在では、田井から平野町常本の区間を設計中である。神出バイパスと同時進行で、常本から平野町西戸田までを平野拡張として整備した。こちらも規格や設計速度は神出バイパスと同じであり、2017（平成29）年3月には事業の全行程を終えている（図2）。



図1. 西脇北バイパスの事業計画

出所：国土交通省近畿地方整備局兵庫国道事務所（2017）より



図2. 神出バイパスの事業計画

出所：国土交通省近畿地方整備局兵庫国道事務所（2017）より

3. HONDA の歴史

2017(平成29)年の上半期、最も販売台数が多かった軽自動車は、HONDA が製造する N-BOX である。軽自動車事業の刷新に先駆けて行われたマーケティング調査で、軽自動車のラインアップがライバルに比べ手薄であることが指摘された。そこで、軽自動車市場の約3割を占める人気カテゴリーでありながら、既存のホンダ軽自動車のラインアップにはない軽自動車規格のミニバンとも言える「スーパーハイトワゴン」を開発することになった。市販モデルは、2011(平成23)年に開催された第42回東京モーターショーに出展され、「N-BOX」「N-BOX Custom」「N-BOX+」として発売された。発売直後から、2014（平成26）年を除いてつねに販売台数1位をキープしている。さらに、2014（平成26）年には累計販売台数100万台を達成した（表1）。

表1. HONDAの歴史

年	出来事	製造された車・部品
1947	会社設立	A型エンジン
1953	汎用事業開始	農機用エンジンのH型
1958	会社史上初の二輪車発売	スーパーカブ
1959	ロサンゼルスにアメリカン・ホンダ・モーターを設立 マン島TTレースの初出場	RC142
1962	海外現地生産をベルギーで開始	
1963	四輪事業に進出	T360・S500
1964	ドイツでF1レースに初出場	F1マシンRA271
1967	軽自動車を発売	N360
1970	安全運転普及本部を設立	
1972	アメリカの排出ガス規制マスキー法を世界で初めてクリア	CVCCエンジン・初代CIVIC
1981	世界初のカーナビシステムを発表	CITY
1986	小型航空機と航空機用エンジンの研究開始	
1990	世界初のオールアルミモノコックボディ採用	NSX
1999	初のハイブリッドカーを発売	INSIGHT
2000	二足歩行のヒューマノイドロボットを発表	ASIMO
2001	SUVで国内販売台数トップを獲得する	初代FIT
2002	燃料電池自動車を世界で初めてリース販売	FCX
2015	軽規格のスポーツカーを発売	S660

出所：HONDA自動車工業（2017）より作成

4. 走破した兵庫県内の国道

私の趣味はドライブをすることである。兵庫県内を移動するときには基本的には高速道路を使わず、下道（したみち）だけで移動する。そんなとき、目印になるのは国道で、もし帰る方向が分からなくなりそうでも、国道にぶつかるとうどこに向かうかが分かる。ただ、道としての役割だけでなく、運転者を目的地へと導いてくれるそんな国道に魅力を感じ、兵庫県内の国道を調べ、実際に大学生のうちに走破した（図3）。

特に私が印象に残った国道を取り上げる。写真1は国道43号線であり、この写真に対して疑問を持った。国道43号線は、片側3車線の6車線で構成されており、道幅も広い。しかし、写真を見ると、制限速度は40km/hになっている。さらに、40の文字の下には「環境対策」と書かれており、この文字が示す意味を調べた。

阪神地域（尼崎市、西宮市）は1930（昭和25）年代から産業が発展し、大工場も多数建設された。隣接する大阪市此花区には中小工場が多数立地しており、高度経済成長期に両地域をつなぐ、阪神高速や国道43号線の建設が進んだ。その結果、大気汚染、騒音などの公害が問題になり、1978（昭和58）年に西淀川公害訴訟が起こった。この裁判で自動車の排気ガスによる健康被害が認められ、原告側が勝利した。その判決は、片側5車線の道路を3車線に減らし、緑地帯と防音壁を作る（写真左、下）。一番外側の車線はバス以外の大型車走行禁止。制限速度40km/hとする。というものだった。

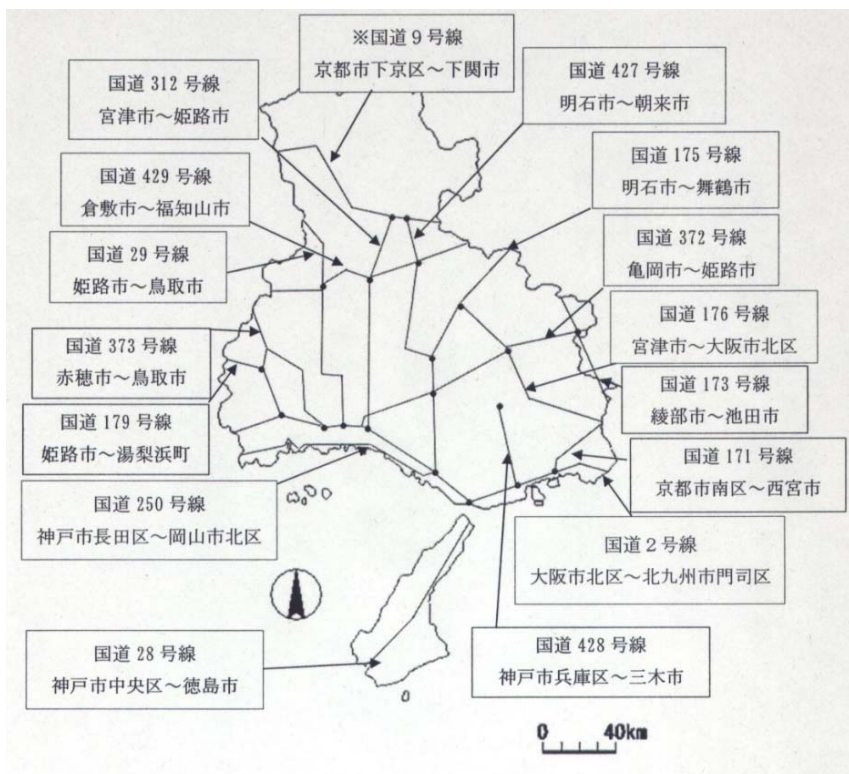


図3. 走破した兵庫県内の国道

出所：MANDARA の地図を加工して筆者作成



写真1. 国道43号線（西宮市，西宮本町交差点付近，西から東に向かって）

出所：2018年1月3日（水）筆者撮影

5. ミニカーから見る自動車の世界

1961～1970（昭和 36～45）年代は戦後の復興や、東京オリンピック開催に伴い、豪華な車が登場した。この時期に発売された車のミニカーは一般モデルではあまり発売されていない。大阪で開催されたトミカ博で限定モデルとして発売された物が多い。また、色やデザインが派手で値段も高く、ブランド性が高い。

1971～1980（昭和 46～55）年代はオイルショックの影響でガソリンが高騰した。その中でも、SKYLINE や RX-7 などメーカーごとに様々なスポーツカーが公表された。この時期に発売された車のミニカーも限定モデルが多い（写真 2）。

1981～1992（昭和 56～平成 4）年代は日本車の黄金期である。この時期に、今もお活躍し続けている名車がたくさん誕生した。また、NS-X などのスーパースポーツカーと呼ばれる高級車も誕生し、全国的に車への注目度もさらに高まった。この時期から、一般モデルとして、TAKARA TOMY がミニカーの製造を開始した。ちなみに、私が初めて購入したミニカーは 1991（平成 3）年に発売された初代 NS-X である（写真 3）。

1992（平成 4）年以降は、不況の影響で、比較的低価格で購入できるミニバンが誕生した。この時期からミニカーの製造が本格化した。STEP WAGON や FIT など日常生活で利用する車のミニカーもたくさん製造され、実車がマイナーチェンジするたびにミニカーもマイナーチェンジした。当時は毎月 2～3 台の新作ミニカーが製作されていた。



写真 2. SKYLINE GT-R（10 代目）



写真 3. TAKATA NS-X

6. おわりに

私は幼少期の頃、ミニカーをフローリングの上を転がして遊ぶことに楽しさを感じていた。しかし、今では実際にハンドルを握り、全国各地を飛び回ることに関心を感じている。この論文を通じて、私自身の視野が広がり、全ての車、全ての道路のドラマに気づいたことが成果だと考えている。

また、本研究で最も労力をかけたのは、兵庫県内の国道を巡り、その軌跡を地図に現わしたことである。大学生になり、車の免許を取得してからは、暇さえあればドライブに出かけていた。周りの人からすればどれも同じ道路かもしれない。しかし、私にとってはその一つ一つにドラマがあり、決して同じ道路はないのである。道路が現在の形状になるまでに、何十年、何百年もの月日が流れ、これからも形態を変え続ける。その進化の過程を私は見守っていきたい。

参考文献

梶田佳孝・樗木武（2004）：『道路の計画とデザイン』，共立出版，213p.

篠原健一（2014）：『アメリカ自動車産業—競争力復活をもたらした現場改革』，中公新書，216p.

参考 URL

国土交通省近畿地方整備局兵庫国道事務所：「西脇北バイパス」

http://www.kkr.mlit.go.jp/hyogo/introduction/jigyoku/jigyoku/route175_nishiwaki/index.html

2018（平成 30）年 1 月 10 日アクセス

国土交通省近畿地方整備局兵庫国道事務所：「平野拡幅・神出バイパス」

http://www.kkr.mlit.go.jp/hyogo/introduction/jigyoku/jigyoku/route175_kande/index.html

2018（平成 30）年 1 月 10 日アクセス

HONDA 自動車工業ホームページ（2017）：「ヒストリー」

<http://www.honda.co.jp/guide/history-digest/> 2017（平成 29）年 12 月 23 日アクセス

Present landscape of the road and automobiles in Japan

—Telescope for driving roads of whole Hyogo and
closeup to real automobiles and miniature cars—

YAMAJI Masashi

Key Words : driving roads, national highway in Hyogo, the Kande bypass,
the Nishiwakikita bypass, Honda Motor Corporation, miniature cars